



Analyse sur la programmation Pluriannuelle de l'Énergie : l'avis de la CGT

Le gouvernement vient de rendre public le projet de programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE). Elle couvre deux périodes (2016 – 2018, 2019 – 2023) et se substitue aux programmations des investissements qui étaient auparavant discutées au parlement.

Cette PPE doit définir la réponse aux objectifs suivants :

- ▶ Satisfaire les besoins énergétiques, de l'industrie et des usagers, en assurant le droit à l'énergie pour tous
- ▶ Réduire les gaz à effet de serre (GES) et la pollution atmosphérique, en application de l'Accord de Paris (COP 21) et des normes de santé publique de qualité de l'air
- ▶ Assurer la sécurité énergétique.

Mais cette PPE intervient dans le contexte de la déréglementation des secteurs de l'énergie et des transports qui réduit considérablement les leviers d'actions des pouvoirs publics.

La PPE doit être cohérente avec la SNBC (Stratégie Nationale Bas Carbone adoptée en novembre dernier). Elle est aussi prise en application de la loi transition énergétique et croissance verte (LTECV publiée en août 2015), que la CGT a contestée sur quatre points :

- ▶ La diminution de 50 % de la consommation d'énergie à l'horizon 2050, qui paraît irréaliste compte tenu de notre démographie, des moyens nécessaires pour isoler massivement l'habitat ainsi que de la nécessaire ré industrialisation du pays ;
- ▶ La réduction à 50 % de la part du nucléaire dans le mix électrique national en 2025, arbitraire et sans rapport avec la réduction des émissions GES, alors que les énergies renouvelables (ENR) ne sont pas prêtes à prendre le relais dans ces proportions ;
- ▶ La privatisation des barrages hydrauliques, producteurs d'une électricité qui n'émet pas de gaz à effet de serre, à faible coût et éléments clés pour l'équilibre électrique, la gestion de l'eau et le redémarrage des centrales ;
- ▶ Le peu de place réservé par la loi à l'enjeu des transports ainsi que l'absence d'investissements vers les modes alternatifs à la route et de mise en œuvre d'une politique multimodale intégrant tous les modes, le dumping social, environnemental et économique du transport routier dont les coûts externes (pollution, entretien des infrastructures, etc.) sont supportés par les impôts des citoyens.

Ces orientations et lacunes traversent ce projet de PPE.

Cette PPE s'appuie sur deux nouveaux scénarios, encadrant la prévision de demande énergétique, à partir d'un jeu d'hypothèses, démographiques, économiques, sur la balance commerciale et l'efficacité énergétique, mais trois variables y sont entremêlées :

- ▶ Les effets de la crise,
- ▶ L'amélioration de l'efficacité énergétique,
- ▶ la volatilité des prix des énergies.

Du point de vue de la demande, la CGT déplore :

- ▶ Le manque de volontarisme gouvernemental pour réduire les inégalités sociales et mettre fin à la précarité énergétique, qui touche 11 millions de personnes ;
- ▶ L'absence de volonté politique visant le report du transport de marchandises et de passagers vers le ferroviaire, le fluvial et les transports collectifs urbains ;
- ▶ L'absence d'ambition pour diminuer l'impact des consommations importées (l'empreinte carbone de la France, qui intègre les émissions en France et à l'étranger pour satisfaire la consommation domestique, augmente nettement : de 1990 à 2014 les GES territoriaux - 11 %, l'empreinte carbone de la France + 11 %).

Concernant plus particulièrement la « stratégie de développement de mobilité propre », les éléments de contexte démontrent que les objectifs ne seront pas tenus s'il n'y a pas un changement radical accompagné de mesures politiques concrètes si nous voulons atteindre les scénarios (même bas) de la consommation d'énergie du secteur des transports. En effet, les émissions de GES par le transport routier sont reparties à la hausse en 2015 en raison de l'augmentation de la circulation routière entraînant une augmentation de la consommation de carburant routier et malgré le développement des biocarburants, de l'électromobilité ou de la baisse des émissions conventionnelles des nouveaux véhicules.

Dans le même temps la part modale du fret fluvial baisse et celle du fret ferroviaire reste extrêmement basse. D'ailleurs, un projet d'étude présenté à la dernière CCTN (Commission des comptes du transport) montre que les parts modales du fret ferroviaire et fluvial n'augmenteront pas en 2030 alors que l'objectif PPE est de 20% du Fret non routier à cette même date. A cela, il faut relever qu'il n'y a pas de maîtrise de la demande de mobilité, la métropolisation entraînant de nouveaux besoins tout en amplifiant le phénomène d'étalement urbain.

Les choix en cours concernant l'avenir des TET (Jour et Nuit) s'ils se confirmaient auraient des répercussions très négatives avec pour effet un report modal du rail vers la route.

La diminution des investissements dans les infrastructures de Transports Collectifs Urbains de province vont aussi à contre-courant des objectifs fixés. La question du covoiturage par exemple doit être aussi étudiée. Il a un impact sur l'utilisation de la voiture et l'augmentation de la circulation routière.

Ainsi, ce système, très juteux pour ceux qui l'organisent, a pour effet là aussi, un report des transports collectif, du rail en particulier, vers la voiture avec des impacts négatifs sur l'emploi et les émissions de GES. La réflexion vaut aussi pour le développement des cars dit « Macron ». Nous sommes sur une progression des trafics routiers-voyageurs et marchandises-qui sera encore plus visible en 2016, avec des répercussions négatives sur l'emploi, l'environnement, mais aussi sur l'aménagement et la désertification des territoires.

Du point de vue de l'offre, la CGT considère que le développement des énergies renouvelables et l'économie circulaire sont complémentaires des autres énergies et ne doivent pas être opposés à l'énergie nucléaire.

La présente PPE prévoit un accroissement du subventionnement des énergies renouvelables, dont le financement n'est pas garanti. Reposera-t-il principalement sur les ménages, comme aujourd'hui ?

Alors que la **fermeture d'une vingtaine de centrales nucléaires d'ici 2025** serait un gâchis économique et social pour le pays, le gouvernement persiste à vouloir engager la fermeture de la centrale de Fessenheim. Or cette centrale a été rénovée et répond aux exigences de l'ASN (Autorité de Sûreté Nucléaire), qui l'a reconnu en mars 2016 après des investissements récents. La CGT réaffirme son opposition à cette fermeture anticipée, non-prévue par la loi et contraire à une politique bas carbone.

Alors que la part des centrales au charbon est faible en France dans la production d'électricité, contrairement à beaucoup de pays dont l'Allemagne, et que celles-ci jouent un rôle décisif pour assurer la sécurité du réseau électrique, cette PPE annonce la sortie du charbon en 2023.

Certaines centrales thermiques ont été rénovées pour respecter les normes environnementales et pouvoir fonctionner jusqu'en 2035. L'arrêt prématuré de ces centrales ne constituerait pas une contribution majeure au bilan carbone de la France et aggraverait le risque de blackout. Il s'agit d'une position idéologique déconnectée de la réalité des émissions. La CGT désapprouve cette orientation d'autant plus qu'aucune alternative industrielle et sociale n'est avancée.

La CGT demande la réforme efficace du système européen de permis négociable (ETS), ainsi qu'une décision pour un prix mondial du carbone, afin de lutter contre les fraudes des marchés des permis de polluer, le dumping social et environnemental, les délocalisations et de favoriser les investissements au plus près des territoires.

Depuis 6 ans, les capacités de raffinage en France de produits pétroliers ont diminué d'un quart et rien n'est prévu dans cette PPE pour développer de nouvelles capacités afin de diminuer la dépendance à l'étranger pour cette activité.

Cette PPE prévoit d'instaurer la transparence sur l'impact environnemental du gaz importé, il faudrait y ajouter l'impact social et prévoir la même information pour les produits pétroliers et l'uranium importés.

Sur l'hydroélectricité, le gouvernement cultive le paradoxe en voulant, d'un côté "préserver la capacité de flexibilité de l'hydroélectricité" et de l'autre privatiser massivement les concessions hydrauliques. Pour la CGT, ces deux injonctions ne sont pas compatibles. Il faut garder les concessions dans le giron du service public et respecter les objectifs législatifs de continuité des cours d'eau, en limitant la création de centaines de nouveaux ouvrages, nuisibles à la biodiversité et aux obligations nationales et européennes de qualité des milieux aquatiques.

Pour pouvoir répondre à tous les objectifs affichés, **il est nécessaire d'accroître nettement l'effort de recherche** avec le plus large spectre thématique possible, qui aille du court terme au moyen-long terme, aussi bien sur les usages (nouveaux vecteurs d'énergie - hydrogène, conversion du CO2...-, mobilité, urbanisme, etc.), que sur la fourniture (ENR, nouveaux réacteurs nucléaires, stockage d'énergie, filière "propre" pour les combustibles fossiles, etc.) ou de façon transverse (impacts des technologies et organisations, matériaux, numérique, stockage, déchets, réseaux, etc.), sans faire l'impasse sur l'apport des sciences humaines et sociales.

Pour cela, il faut redonner à la recherche française sa capacité à faire progresser le front des connaissances avec une augmentation notable des financements récurrents et de l'emploi scientifique pérenne au sein des organismes publics de recherche et d'enseignement supérieur et par un investissement bien plus important de la sphère privée dans la recherche. Il faut sortir de la mise en concurrence systématique des organismes et des territoires.

Cette programmation doit garantir l'équilibre entre l'offre et la demande. L'absence d'anticipation suffisante des investissements conduirait à des situations désastreuses de pénurie. L'équilibre est fragile.

Malgré la morosité de la demande, les fermetures annoncées de moyens de production et la diminution du parc de stockage gaz menacent la sécurité d'approvisionnement. Les marges de sécurité sont insuffisantes au risque de générer des augmentations de prix et de nouvelles inégalités.

De plus, la privatisation annoncée de RTE pourra remettre en cause sa capacité d'analyse de la situation de l'offre et la demande et donc conduire à une situation périlleuse à court terme. La notion de sûreté des réseaux électriques n'est pas la préoccupation dominante des actionnaires privés comme nous le constatons tous les jours dans les investissements des moyens de production. La PPE table principalement sur le développement des interconnexions pour résoudre les difficultés d'équilibre offre-demande. Compter sur des voisins pour assurer la couverture de ses besoins est un jeu dangereux.

Aujourd'hui, il faut impérativement replacer ce projet de programmation pluriannuelle de l'énergie en phase avec la « vraie vie » et ce qui se déroule en ce moment. Que ce soit dans les champs de la mobilité, comme de l'énergie. Comment -par exemple- préserver la capacité de flexibilité de l'hydroélectricité et privatiser les barrages hydroélectriques. Comment parler d'économie circulaire quand on exporte à l'autre bout du monde nos matières premières recyclables. Quelle traçabilité de l'origine des constituants des biocarburants etc...

Pour nous, il y a un antagonisme entre les intérêts du Capital et les enjeux de réchauffement climatique tout comme de santé publique, qui doit être rapidement dépassé au risque à terme de menacer l'espèce humaine.

Montreuil, le 13 juillet 2016